A1

ADVIES AAN HET COLLEGE

Datum	11 februari 2014
Opsteller	de heer G. van der Veer
Portefeuillehouder	Siebenga
Akkoord afdelingshoofd	
Akkoord diensthoofd	

ONDERWERP:

Principestandpunt Arriva (Trambaan 3 Heerenveen)

VOORGESTELD BESLUIT:

- uitspreken dat in beginsel bereidheid bestaat medewerking te verlenen aan het legaliseren van het gebruik van het Arriva-terrein, onder de volgende randvoorwaarden en voorbehouden:
- de economisch uitvoerbaarheid moet zijn aangetoond (planschaderisico-analyse i.c.m. planschadekostenverhaalsovereenkomst met bankgarantie);
- de aanvrager dient onderzoeken te overleggen betreffende gevolgen luchtkwaliteit en trillingshinder (tenzij over laatstgenoemde aspect een oplossing in overleg mogelijk is);
- in principe invulling van het terrein volgens stedebouwkundige randvoorwaarden (nader in onderling overleg met partijen uit te werken);
- instemming gemeenteraad, door verlenen verklaring van geen bedenkingen;
- in overleg treden met partijen;
- Raad informeren.

Ruimte voor opmerkingen secretaris ten aanzien van het advies:

SAMENVATTING:

Met het verkrijgen van een nieuwe concessie is het gebruik van het terrein als busstalling door Arriva geïntensiveerd. Hierdoor is de geluidsoverlast die door omwonenden wordt ervaren toegenomen, met een klacht en handhavingsverzoek van enkele omwonenden (gevoegd in de Stichting Mooi Heerenveen) tot gevolg. Tevens zijn door GemeenteBelangen Heerenveen vragen gesteld over het gebruik van het Arriva-terrein.
Er is een proces gestart om te komen tot een aanvaardbare situatie op het parkeerterrein. Vanuit het milieu-spoor is onderzocht wat er nodig is om te voldoen aan het Activiteitenbesluit. In combinatie daarmee is ook de vraag gekomen of het gebruik in het kader van de planologie kan worden gelegaliseerd.

STATUS ADVIES	
☒ A- stuk (bespreken)	☐ B- stuk (rouleren)
☐ Paraaf secretaris A → B :	☐ Paraaf secretaris B → A :

ARCHIEF:			**PARAFEN COLLEGE** (bij B- stuk)		
Registratie	14.2000194			Conform	Bespreken
Paraaf verzending			T. J. van der Zwan		
Verzonden d.d.			H. Broekhuizen		
Aangekomen d.d.			C. van der Laan		
			S. Siebenga		
			J. Zoetendal		

BESLUIT COLLEGE:

Datum besluit: 18 februari 2014

Besluit:

Conform

VERVOLGPROCEDURE:

~~Geen raad~~ ? ter informatie

Niet naar OR

Geen wkpb

FINANCIELE PARAGRAAF:

Nee

INSPRAAK: Inspraak toepassen op grond van

Geen inspraak

MOTIVERING:

1. Inleiding *(beleidskader, zoals bijv. collegeprogramma, MJB, ander vastgesteld beleid, doel e.d.)*

Naar aanleiding van klachten over geluidsoverlast van omwonenden in de directe omgeving van het Arriva-terrein, is een proces gestart om vanuit milieuoogpunt te komen tot een aanvaardbare situatie op het parkeerterrein. Met het verkrijgen van een nieuwe concessie is het gebruik van het terrein als busstalling door Arriva geïntensiveerd. Hierdoor is de geluidsoverlast die door omwonenden wordt ervaren toegenomen, met een klacht en handhavingsverzoek van enkele omwonenden (gevoegd in de Stichting Mooi Heerenveen) tot gevolg.
Tevens zijn door GemeenteBelangen Heerenveen vragen gesteld over het gebruik van het Arriva-terrein.

Vanuit het milieu-spoor is vervolgens onderzocht wat er nodig is om te voldoen aan het Activiteitenbesluit. In combinatie daarmee is ook de vraag gekomen of het gebruik in het kader van de planologie kan worden gelegaliseerd.

Gelet op het ingezette traject, in welk kader onder andere een aanvraag omgevingsvergunning is ingediend, is het handhavingsverzoek van de stichting afgewezen. Het hiertegen ingediende bezwaar is aangehouden in afwachting van resultaten van overleg tussen partijen.

2. Probleemschets *(feitelijk onderbouwd)*

Vastgesteld is dat het gebruik in strijd is met het geldende bestemmingsplan "Stationsgebied-Herenwal e.o.". Aan de gronden is een (uit te werken) woonbestemming toegekend. Om de geluidsoverlast te reduceren/weg te nemen en te kunnen voldoen aan geldende regelgeving, dient een voorziening te worden getroffen. Er moet om het gebied waar de bussen worden gestald een muur worden geplaatst. Hiervoor heeft Arriva een omgevingsvergunning aangevraagd. De aangevraagde vergunning kan alleen worden verleend met een afwijking van het bestemmingsplan. Hetzelfde geldt voor het gebruik van het terrein. Er is een omgevingsvergunning nodig voor de activiteiten bouwen en strijd met bestemmingsplan.

De vergunning kan alleen worden verleend met toepassing van de afwijkingsbevoegdheid als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, onder a, 3° Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. De voorwaarde die hieraan is gesteld, is dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Het besluit moet zijn voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing.

Principiële keuze
Het Arriva-terrein is steeds beoogd als ontwikkeling van woningbouw (al dan niet icm ander programma), zoals verwoord in de visie op het stationsgebied en vertaald in het bestemmingsplan. Het betreft een strategische locatie tussen centrum en station. Het

faciliteren van de bedrijfsfunctie van Arriva past niet in dit beleid.
Het toch faciliteren van Arriva betekent dat voor langere tijd een belangrijke ontwikkelkans verloren gaat. Daarmee ligt derhalve een principiële vraag voor.

In de huidige economische situatie ligt het niet voor de hand dat ter plaatse binnen afzienbare termijn een herinvulling ten behoeve van wonen zal worden gerealiseerd. De kans daarop wordt met het voorliggende plan alleen maar kleiner, alleen al vanwege de extra investering die hiervoor nodig is.

Van de eigenaar van het perceel kan anderzijds niet worden verlangd dat er geen gebruik van de gronden wordt gemaakt. Dit gebruik zal echter wel ruimtelijke aanvaardbaar moeten zijn en er moet rekening worden gehouden met derden-belanghebbenden. Het overleg met partijen draagt daaraan bij.

3. Randvoorwaarden - alternatieven

Er is in de afgelopen periode een open overlegstructuur geweest met beide partijen om tot een oplossing van de problematiek te komen. Dit heeft geresulteerd in het indienen van een aanvraag omgevingsvergunning door Arriva. Bij deze aanvraag is ook een inrichtingsplan overlegd. Uitgesproken is namelijk dat de muur, welke een hoogte heeft van 5 meter, op een goede manier wordt ingepast. Tussentijds is bovendien geprobeerd de overlast te verminderen door vooral toe te zien op het gedrag van de gebruikers van het terrein (buschauffeurs in het bijzonder).

Op 2 december 2013 is namens de stichting door de heer Wiarda (Langhout&Wiarda juristen rentmeesters) schriftelijk het standpunt van de stichting verwoord. De stelling in deze brief is dat uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening het niet mogelijk is planologisch medewerking te verlenen. Uit het oogpunt van milieu zou in principe door het stellen van maatvoorschriften wel medewerking kunnen worden verleend ten behoeve van de stalling van bussen. Daarbij wordt wel afgevraagd of, indien rekening wordt gehouden met alle activiteiten, de situatie aanvaardbaar is.

Vervolgens is aangegeven dat het bestuur van de stichting er naar streeft de kwestie in der minne op te lossen, mits o.a. wordt voldaan aan enkele randvoorwaarden. Deze randvoorwaarden hebben (samengevat) betrekking op het aanplanten van groen aan de waterkant, tegen de muur en tussen de parkeergelegenheid en de woningen Trambaan 7 en Herenwal 7, het vestigen van een erfdienstbaarheid van weg (Herenwal 7), de rijroute van de tankauto (niet langs Trambaan 7), een parkeer- en verlichtingsplan.

Het door Arriva ingediende inrichtingsplan sluit slechts gedeeltelijk aan bij de door de stichting gestelde randvoorwaarden.

Stedenbouwkundige- en planologische/ruimtelijke aspecten
Met betrekking tot de inrichting is op basis van de beschikbare schetsen door stedenbouw een advies opgesteld en zijn stedenbouwkundige randvoorwaarden geformuleerd, die als kader kunnen dienen voor overleg met Arriva en de stichting. De nadruk heeft daarbij gelegen op de inrichting van het gebied. De andere aspecten, bijvoorbeeld voor wat betreft licht- en verlichtingsplan, beheer en verkeer moet nader worden ingevuld. Daarnaast zijn er milieu- en ruimtelijke aspecten die een nadere uitwerking en beoordeling vragen.

Hierna zijn allereerst stedenbouwkundige uitgangspunten weergegeven. Het stedenbouwkundig advies is als bijlage bij dit advies gevoegd. Daarna volgen milieu- en ruimtelijke aspecten.

<u>Stedenbouw</u>
- Aanbrengen van een 10 m brede groenbuffer aan het Breedpad; hiermee wordt het terrein weer omsloten, de historische structuur gerespecteerd en het zuurkoolpakhuis in een betere setting geplaatst.

- Aanbrengen van groen in noordzuid richting evenwijdig aan parkeren westelijk op terrein (in verlengde en evenwijdig aan westgevel van bouwvolume 'boerderij', in zuidelijke richting); hiermee wordt de toegang richting zuurkoolpakhuis beter; dit refereert aan de grote hoeveelheid groen die hier heeft gestaan; minimaal stevige/ hoge haag, bij voorkeur icm bomenrij.
- Vormgeving van de muur; donker, begroeid, situering zoveel mogelijk orthogonaal / evenwijdig met de loods (de schuine lijn sluit niet aan op de richting in de omgeving); zo mogelijk het westelijke stuk 'bijdraaien'.

Milieuaspecten
Door milieu zijn ten aanzien van de verschillende relevante milieuaspecten (eerste) conclusies getrokken. Deze aspecten betreffen geluid, trilling, lucht en licht.

Geluid
Ten aanzien van geluid is inmiddels het nodige onderzoek gedaan. Hierbij is telkens terugkoppeling geweest met de stichting, waarna aanpassingen zijn gedaan, zodat dit aspect volledig helder lijkt. Aanpassing van akoestisch onderzoek is niet nodig.

Trilling
Alleen de heer Kingma (Trambaan 7) blijkt vooralsnog last van trilling te hebben.
Gedacht wordt dat dit vooral veroorzaakt wordt door een aaneengesloten klinkerbestrating. Belangrijkste maatregel voor het laten afnemen van trillingshinder is afstandsvergroting of trillingsvrij opstellen van de bronnen. In de nieuwe situatie neemt de afstand tot de dichtst bij geparkeerde bussen toe van ca 20 meter naar ca 45 meter en zal de klinker bestrating worden onderbroken door de te realiseren afscherming. Trillingshinder zal derhalve naar verwachting afnemen.
Een specifiek punt in deze betreft de rijroute van de tankauto. Volgens de verstrekte informatie is het de bedoeling dat 1 tot 2 keer per week een tankauto over het terrein zal rijden. In het voorliggende plan van Arriva is de rijroute van deze tankauto nabij de woning van de heer Kingma geprojecteerd. Dit is een punt dat in het nader overleg met partijen aan de orde zal komen. Mocht het overleg niet tot een bevredigende oplossing leiden, dan is nader onderzoek naar dit aspect noodzakelijk. De aanvrager zal hier dan voor moeten zorg dragen.

Lucht
Volgens het boekje "Bedrijven en milieuzonering" dient m.b.t. lucht een afstand van een busremise tot een gevoelige bestemming (rustige woonwijk) 10 meter te bedragen. Met stof wordt in dit kader stuifgevoelige stof bedoeld zoals zand depots, paardenbakken etc. Stof lijkt in casu niet aan de orde.

De huidige luchtkwaliteitseisen zijn opgenomen in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer. Dit is verder uitgewerkt Amvb's en regelingen. Belangrijke luchtverontreinigende stoffen in dit kader zijn "fijn stof" (PM 10) en stikstof dioxide (NO2).

Het begrip "Niet in betekenende mate" (NIBM) speelt een belangrijke rol in de luchtkwaliteit regelgeving en is uitgewerkt in het Besluit en Regeling niet in betekenende mate bijdragen. De effecten van NIBM projecten (ruimtelijke plannen en inrichtingen) zijn verdisconteerd in de trendmatige ontwikkeling van de achtergrondconcentraties en hoeven daarom niet meer afzonderlijk te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Om die reden is geen toetsing aan de grenswaarden luchtkwaliteit nodig als een project NIBM is.
Een project draagt in niet betekenende mate bij als maximaal 3% van de jaargemiddelde grenswaarde wordt bijgedragen aan de concentraties PM10 en NO2. Indien een project in betekende mate bijdraagt (IBM) dan moet dit worden getoetst en is nadere informatie (in de vorm van rapportage) nodig.
Bij de beoordeling van NIBM moet keken worden naar de verandering t.o.v. datgene wat al is toegestaan. Voordat NIBM kan worden beoordeeld moet dus worden nagaan met hoeveel bussen/busbewegingen wordt uitgebreid. Daarbij moet een onderscheid worden gemaakt tussen twee onderdelen, nl. voor wegverkeer en voor de activiteiten op het terrein zelf.
Ten behoeve van de onderbouwing is nader onderzoek naar dit aspect noodzakelijk. De aanvrager zal hiervoor moeten zorg dragen.

Licht
Licht afkomstig van de autobussen zal tot een minimum beperkt worden door de afscherming. Licht van terreinverlichting kan voor hinder zorgen. Dit is echter door vrij simpele maatregelen af te schermen/te richten. In het plan moet hierin worden voorzien.

Ruimtelijke/Planologische aspecten
Ten behoeve van de ruimtelijke onderbouwing zal ook aandacht moeten worden besteed aan ruimtelijke aspecten, ecologie, flora- en fauna, archeologie en water. Aangezien er sprake is van het gebruik van een reeds verhard terrein en hierin slechts zeer beperkt een wijziging in wordt aangebracht, worden ten aanzien van deze aspecten geen belemmeringen verwacht. Dit geldt niet ten aanzien van de economische uitvoerbaarheid. Vanwege een planologische wijziging kan planschade ontstaan. Of in casu kans bestaat op planschade zal nader moeten worden onderzocht. Mocht uit een planschaderisicoanalyse blijken dat er kans bestaat op planschade dan zal een planschadeovereenkomst moeten worden getekend, zodat bij een eventuele toekenning van planschade deze kan worden verhaald op de aanvrager.

Vervolg
Wij stellen voor dat het college in de vorm van een principestandpunt aangeeft in beginsel bereid te zijn het geïntensiveerde gebruik van het Arriva-terrein toe te staan en met partijen (nader) te overleggen over concrete invulling van het plan. Wat betreft de inrichting stellen wij voor de stedenbouwkundige visie als vertrekpunt te nemen. Het overleg kan leiden tot een nadere invulling.
Eén van de randvoorwaarden die op voorhand reeds moet worden gesteld, is dat door Arriva een planschaderisicoanalyse wordt overlegd en zo nodig een planschadeverhaalsovereenkomst wordt ondertekend (met bankgarantie). Daarnaast is in ieder geval onderzoek nodig naar luchtkwaliteit.

4. Communicatie en participatie (verplicht onderdeel)

Er is sprake van een principebesluit waarin randvoorwaarden/kaders worden gesteld. Aan de hand hiervan wordt overleg gevoerd met de aanvrager en vertegenwoordigers van de stichting. Aan de hand van de uitkomsten van het overleg en op basis van verstrekte gegevens (deels nog aan te leveren) zal een nader besluit worden genomen ten aanzien van de aanvraag. De uitgebreide voorbereidingsprocedure als bedoeld in afdeling 3.4 Awb is van toepassing. In casu is een verklaring van geen bedenkingen van de gemeenteraad vereist. In het kader van de voorbereidingsprocedure wordt een ontwerpbesluit ter inzage worden gelegd en bestaat de mogelijkheid zienswijzen in te dienen. Hiervan wordt o.a. kennisgegeven in CrackstateNijs.

5. Afstemming met andere diensten, griffie (bij raadsvoorstellen) en/of advies O&O *(verplicht onderdeel)*

Afstemming heeft plaatsgevonden met Steven Doelman en Christiaan Visser (VenR, planologie en stedenbouw) en Theo Jansen (Vergunningen, milieu).

6. Voorstel
Voorgesteld wordt om in principe medewerking te verlenen aan het legaliseren van het Arriva-terrein met daarbij in ieder geval de volgende randvoorwaarden en voorbehouden:
- instemming gemeenteraad, in de vorm van afgeven verklaring van geen bedenkingen;
- economisch uitvoerbaarheid moet zijn aangetoond (planschaderisico-analyse i.c.m. planschadekostenverhaalsovereenkomst met bankgarantie;
- de aanvrager dient onderzoeken te overleggen betreffende gevolgen luchtkwaliteit en trillingshinder (tenzij over laatstgenoemde aspect een oplossing in overleg mogelijk is);
- in principe invulling van het terrein volgens stedenbouwkundige randvoorwaarden (nader in onderling overleg met partijen uit te werken);
- in overleg treden met partijen;
- Raad informeren